

Железницар

RAILWAYMAN

29 ноември - 5 декември 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 29

Политики

ЕВРОПАРЛАМЕНТЪТ: ПОВЕЧЕ ПРАВА И ГРИЖИ ...

на стр. 2



В аванс

ЖП КОМПЛЕКС ПЛОВДИВ - С НОМИНАЦИЯ ЗА НАГРАДА

на стр. 4

ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

© Сопие 2018, ул. „Железник“ № 3, тел. +359 2 987 40 31, факс. +359 2 987 79 81, e-mail: bdz@bdz.bg

ГАРИТЕ СА ЛИЦЕТО НА ЖЕЛЕЗНИЦАТА

ДИМИТЪР ХРИСТОВ - С ПРИЗ „ДОСТОЕН БЪЛГАРИН“

Машинистът на дерайлиралния локомотив в Кресненското дефиле Димитър Христов се среща в края на миналата седмица с министър Росен Желязков. Той го поздравява за проявения висок професионализъм по време на инцидента след свличането на огромната скална маса и за бързата реакция на него и на колегите му за успешното извеждане на пътниците от влака.

Припомняме, че преди четири години Христов спаси около 100 души в композицията, която се удари в паднал на жп линията горящ тир край Мурсалево. Тогава той пак управляваше влак, който през декември 2014 г. вечерта, по разписанието, се движеше по направление Кулата – София. Тирът се беше преобърнал на свлачище върху железопътната линия и от удара се запали. Благодарение на съобразителността, опита си и доброто познаване на машината Димитър Христов дърпа спирачката и я задържа максимално дълго, за да намали доколкото е възможно ускорението на тежката композиция. В последния момент успява да скочи от локомотива и да влезе в първия вагон, за да предупреди пътниците да се държат, защото влакът ще се удари. Следва сблъсък, после пожар, а в това Димитър Христов помага на пътниците да се евакуират. Цяло чудо е, че тогава, както и при последния инцидент няма жертви и тежко пострадали. Затова след първия случай той е сред отличените от инициативата „Достойните българи“ и е награден от тогавашния министър на транспорта Ивайло Московски. Но за него най-голямото удовлетворение си остава спасените човешки животи.



Министър росен Желязков, придружаван от генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ инж. Красимир Папукчийски провери как вървят строителните дейности за модернизация на жп направление София - Бургас. Акцент на инспекцията бе отсечката Скutare – Оризово. Констатацията на министъра е, че тя е завършена 86 процента. Реконструкцията на 26-километровия участък, чиято обща стойност е 70 млн. лева ще бъде финализирана в началото на следващата година. Средствата са осигурени от оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

Росен Желязков коментира, че през двата програмни периода на оперативната програма са завършени над 70 на сто от строителните дейности по направление от София до Бургас. „По-голяма част от работата по жп трасето е изпълнена. Остава по-трудната и по-важната задача от

гледна точка на пътниците – да бъде подобрен комфортът и да се намали времето за пътуване”, посочи той. По думите му, за да бъде използван рационално цялостният капацитет на жп линията София – Бургас е необходимо закупуването на нови моторни влакове, с което ще се намали времето за пътуване под 4 часа. Според него до тогава за клиентите на БДЖ трябва бъдат осигурени по-чисти и по-уютни условия, в рамките на наличния подвижен състав. Министърът и инж. Папукчийски посетиха и жп гарите Белозем и Оризово, които също са обновени в рамките на проекта.

Модернизацията на железопътния участък Скutare - Оризово, част от втората фаза на проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас“ е финансиран от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020“. Изпълнението на обекта предвижда проектиране, укрепване на земното платно, полагане на нов

железен път, изграждане на нова контактната мрежа между Скutare и Оризово. Работи се и по подмяната на системите за осигурителна техника и телекомуникации, рехабилитация на технически сгради и приемни здания на жп гарите Маноле и Белозем, както и жп спирка Опълченец.

В рамките на посещението в района министър Желязков участва в представянето на проекта за реконструкцията на гаровия комплекс Стара Загора, което се проведе в сградата на общината.

Шест ключови гари по едно от най-натоварените железопътни направления в страната – София - Бургас, предстои да бъдат модернизирани. Това заяви министър Росен Желязков, който обяви началото на започването на проект „Реконструкция на гаров комплекс Стара Загора“. Той е разположен в западната част на града, между индустриалната и жилищна зони. Прогнозно за него ще са

На стр. 5

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Здравейте,
На 25 ноември тази година пътувах с влака от София до Пловдив в 18:28. Той имаше 30 минути закъснение. Като ми проверяха билета споделих, че трябва да направя прекачване за Димитровград в Пловдив. Кондукторът ми отговори да не се притеснявам, но не бях много уверен дали няма да забравя. Изключително приятно изненадан останах, че без аз да повдигам темата отново, той дойде при мен и ме попита дали предпочитам влака в Пловдив да ме изчака или да хвана следващия. А после пак дойде, за да ми каже, че ще изчакат мен и още един човек и ме упътва как да стигна до следващия влак. Благодаря ви, БДЖ. Насърчавайте подобна грижа, която се проявява към пътниците и такава самоинициатива във всички ваши служители.
Желая ви всичко добро и благодаря,
Мариян Иванов

Обновяване

BOMBARDIER МОДЕРНИЗИРА ПОДВИЖЕН СЪСТАВ ЗА ДОЛНА САКСОНИЯ



Транспортните власти на германската провинция Долна Саксония (LNVG) избраха канадския жп производител Bombardier Transportation за изпълнител на модернизацията на 51 двуетажни вагона Twindexx и на 37 електролокомотива TRAXX от общинския подвижен състав. Североамериканците спечелиха договор на стойност около 80 млн. евро след конкурсна надпревара.

Подобренията ще се осъществяват в заводите на Bombardier в германските градове Хензигсдорф и Касел. Работата по първите 11 „предсерийни“ единици подвижен

състав трябва да бъдат завършени в края на 2020 г., а останалите до началото на 2026 г.

В рамките на планирания среден ремонт моторните двуетажни вагони с кабините за управление ще бъдат оборудвани със семейни купета и допълнителни пространства за пътници с инвалидни колички. В 10 пътнически композиции седалките първа класа, в средните вагони Twindexx, ще бъдат заменени със съответстващи на втора класа. Това ще доведе до увеличаване на броя на седалките икономична класа с цели 38 във всеки влак.

Предстои да се обновят се-

далките и подовото покритие, да се подсили защитата срещу вандализъм на санитарното оборудване в тоалетните. Вагоните ще получат още съвременни системи за информиране на пътниците в реално време, по-добро видеонаблюдение и мощна безжична (Wi-Fi) интернет мрежа.

За електролокомотивите TRAXX е предвиден среден ремонт, съчетан с доработки по двигателите и по системното оборудване. И на тях, и на вагоните Twindexx предстои също преоборудване.

През 2019 г. LNVG предвижда да проведе тендери за модернизацията на още 169 двуетажни вагони до 2026 г. Чрез инициативата, известна като проекта „HU XL Dosto“, транспортния оператор на Долна Саксония цели подвижния жп състав, опериращ в провинцията, да отговаря на актуалните тенденции и през втората половина от своя жизнен цикъл. „Флотът“ на компанията наброява 383 двуетажни вагона Twindexx и 37 локомотива TRAXX. С тях оперира местният общински жп превозвач Metronom.

Сделка

КИТАЙ ЩЕ ДОСТАВЯ МОТРИСИ ЗА ИСТАНБУЛСКОТО МЕТРО

Компанията CRRC ZELC (част от китайската жп корпорация CRRC) подписа договор на стойност 500 млн. долара с транспортните власти на Истанбул. Той предвижда доставката на съчленени мотриси за метрото на турския мегаполис.

Поръчаният подвижен състав ще се експлоатира по действащата линия M1 на лекото метро, което свързва града с трите терминала на международното летище „Ататюрк“, намиращо се в покрайнините му. От ноември 2019 г. се предвижда мотрисите да бъдат използвани и по линия M2, когато се очаква да бъде достроено удължението ѝ. Трасето ѝ (с подземни и надземни участъци) тръгва от центъра на мегаполиса, продължава на

север-североизток и пресича по мост залива Златния Рог.

Китайските композиции, заявени за истанбулското метро, отговарят на техническите изисквания на международния стандарт на железопътната промишленост ISO 22163. Те могат да се експлоатират както под управлението на машиниста по изградените класически линии, така и в автономен режим по новите автоматизирани трасета, чието изграждане вече е в ход или предстои да започне.

Мотрисите ще бъдат 4-вагонни, съставени от два съчленени състава (всеки с моторен и прикачен вагон). Те са с широчина 2,65 м и височина на салона 2,1 м. Развиват максимална скорост 80 км/ч.

В началото на ноември стана ясно, че до индустриалните градове Гебзе и Дариджа, разположени недалеч от Истанбул на брега на Мраморно море, също ще бъдат свързани с метро мрежата на мегаполиса. Проектът е на стойност 885 млн. долара и предвижда до тях да бъдат изградена нова, двутунелна линия с дължина 15,6 км, диаметър 6,5 м и 12 местростанции по маршрута. По нея ще оперират автоматизирани мотриси без машинисти на борда. С откриването ѝ през 2022 г. се очаква сериозно разтоварване на транспортния трафик от провинция Коджаели към Истанбул. От населените ѝ места към огромния град ежедневно пътуват за работа по 1,3 млн. души.

Инфраструктура
Британски релси за белгийската жп мрежа

Операторът на железопътната инфраструктура на Белгия - Infrabel – сключи четиригодишен контракт с британския металургичен концерн British Steel за доставка на релсова продукция. Изпълнението на договора ще започне през януари 2019 г. Клаузите му предвиждат компанията от Албиона да предаде на белгийския си клиент

35 000 – 45 000 тона релси с различна дължина (в т.ч. и 100-метрови). С тях ще могат да бъдат подменени над 3000 км железен път.

Релсите ще се произведат в релсо-прокатния завод

на British Steel в град Ейанж (Франция) от стомана на стоманолеярното предприятие в Скънторп (Великобритания). Впоследствие ще се транспортират с товарни влакове до заводите на Infrabel за заваряване. Основната релсова продукция ще е от стомана тип R260, а в по-малки обеми ще включва още термообработени релси и комплектуващи за жп стрелки.

През пролетта на т.г. British Steel сключи контракт за доставка 20 000 тона релси с дължина 120 м и с държавните железници на Германия (DB).

Постижение

Rio Tinto работи с 34 роботизирани товарни влака на денонощие

В отчета на дейността си за третото тримесечие на 2018 г. южноафриканският миннодобивен гигант Rio Tinto съобщава, че съвсем скоро ще завърши успешно цялостната реализация на своя проект AutoHaul. Той предвижда превозване на полезните изкопаеми, добивани в мините на провинция Пилбора (Западна Австралия), до портовете на страната чрез автоматизирани тежки товарни влакове без машинисти на борда.

Търговската експлоатация на тези роботизирани състави започна през юли 2018 г. През второто и третото тримесечие на година-

та по 1700-километровата жп мрежа на компанията ежедневно са пътували по 34 влака. Те са изпълнявали 45 процента от общия пробег на карго влаковете в региона. Очаква се до края на декември т.г. в автоматичен режим вече да работят всички композиции, превозващи желязна руда от минните находища до пристанищата на западното крайбрежие на държавата. Обемът на превозите е около 330 млн. т. руда на денонощие. При пътуване всеки AutoHaul състав преодолява средно 800 км. Теглото на композициите достига до 34 000 тона.



ЕВРОПАРЛАМЕНТЪТ: ПОВЕЧЕ ПРАВА И ГРИЖИ ЗА ПЪТНИЦИТЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

С 533 гласа „за“, 37 „против“ и 47 „въздържал се“ депутатите от Европейския парламент (ЕП) подкрепиха предложението на Европейската комисия за внасяне на промени в Директива 1371/2007 (ЕС), които разширяват правата на пътуващите с железопътния транспорт в Съюза. Те са насочени към повишаване качеството на обслужване и полагане на повече грижа за пътниците от страна на жп превозвачите.

Чрез корекции, европейската директива от декември 2009 г., която задължава железопътните превозвачи да изплащат обезщетения на клиентите си при закъснения, тя претърпя промяна. С новите изменения се регламентира въвеждането на двойно по-високи компенсации за пасажерите при закъсненията на влаковете.

ЕП одобри размерът им при неспазване на разписанието с повече от един час да се увеличи от 25 на сто до 50 на сто от цената на билета. Пътниците ще имат право на 75 процента обезщетение от стойността на превозния документ за закъснение от час и половина, както и на пълната му стойност, ако несъблюдаването на графика надхвърля два часа. Компенсаторният механизъм вече ще се прилага и за крайградските железопътни трансфери.

При такива случаи клиентите на пътническите жп оператори, освен полагащото им се обезщетение, ще имат правото и да решат дали да продължат да пътуват по същия маршрут или да бъдат пренасочени по друг. За да се избегне блокирането на пътници в случай на изпуснатата връзка от многоетапно пътуване, евродепутатите

са решили пътниците да имат същите права на информация, помощ и обезщетение като при непрекъснато (директно) пътуване между две крайни гари.

Любопитно е, че Европарламентът отхвърли предложението за освобождаване на железопътните дружества от задължението за изплащане на компенсация в случаи на т. нар. извънредни обстоятелства. Това решение получи масово одобрение от транспортните специалисти и правозащитните организации, които го определиха като тържество над лобистките интереси.

Корекциите в директивата за правата на пътуващите с жп транспорта регламентират съдействието за хората с ограничена подвижност да е бесплатно и достъпно на всички по-големи гари, без нужда от предизвестие. Намалява се също срокът за подаване на заявка за помощ при обслужване на трудноподвижни пасажери на малките жп терминали. Това ще наложи превозвачите и гаровия персонал да осигурят възможности за по-своевременна реакция. Също така европарламентаристите вменяват на операторите и гаровия персонал да носят отговорност



Промените предвиждат осигуряване на по-добър достъп до жп транспорта на хората с ограничена подвижност

и да дължат пълна компенсация на своите клиенти, ако изгубят или повредят тяхно оборудване за придвижване. И макар с това да се визират най-вече инвалидните и детските колички, в тази категория ще попаднат и много други такива средства за придвижване. Например велосипедите.

Приетите промени предвиждат и осигуряване на по-добър достъп до релсовите превозни средства на колеездачите. Те ще имат право да вземат колелата си във влаковете, включително във високоскоростните, междуградските, трансграничните и крайградските за местни превози. Изисква се всички нови или модернизиранни състави да разполагат с ясно обособени пространства за превоз на велосипеди.

Паралелно с това чрез приетите от ЕП изменения железопътните дружества ще бъдат задължени да предоставят на своите клиенти пълната информация за техните права. От превозвачите се очаква да подобрят достъпа до нея и да въведат по-ясни процедури за подаване и разглеждане на жалби.

Коригираната директива ще стане задължителна за изпълнение във всички страни от Европейския съюз без изключение. Евродепутатите подкрепиха предложението за по-ранното приключване на временното освобождаване, използвано от някои държави-членки (в т.ч. и от България), за прилагането само на части от правилата за пътници от 2009 г. в сегмента на вътрешните железопътни услуги. Този мораториум трябва да се прекрати най-късно една година след като правилата влязат в сила.

Предвижда се това да стане през декември 2019 г. Или означава, че дори държавите, като нашата, за които обезщетяването на пътниците при всяко закъснение на влака в момента



Най-късно от края на 2020 г. всички държави-членки на ЕС ще са задължени да прилагат пълните европравила за превоз на пътници и при вътрешните жп услуги



В унисон с екополитиките на ЕС в изменената директива е заложено превозвачите да осигуряват повече място за велосипедите на пътниците

не важи, ще бъдат задължени да се съобразят с всички нови корекции най-късно до края на 2020 г.

Разбира се, времето до идния декември не е малко и всичко може да се случи. Процедурата изисква Съветът на ЕС първо да даде положително становище за одобрените от ЕП изменения. Впоследствие, по време на второто четене,

съдържанието на коригирания законопроект отново ще бъде обсъждано и е възможно да се внесат поредни поправки. Но на тях не трябва особено да се разчита. Защото визията и философията на ЕС е правилата да важат за всички. И необходимостта от реформи не може да бъде избегната в никоя държава-членка на пакта.

Ивайло ПАШОВ



От декември 2019 г. клиентите на железниците в ЕС ще имат право на по-високи обезщетения при закъснение на влака



Гласуваните от евродепутатите промени целят повишаване на качеството на обслужване и полагане на повече грижа за пътниците от жп превозвачите

ЖП КОМПЛЕКС ПЛОВДИВ – С НОМИНАЦИЯ ЗА НАГРАДА

И този декември отново ще се проведе архитектурният конкурс „Сграда на годината”. Сред представителите на Пловдив, първата номинация, е на централната железопътна гара в града. Тя е включена в една от шестнайсетте категории на конкурса - „Сгради култура и паметници на културата“, информира „Пловдив 24“.



В такъв вид е проектирана от италианския архитект проф. Мариано Пернигони и обновяването ѝ продължава под негово ръководство три години - между 1905 г. и 1908 г. Като гара обаче е открита още през 1870 г., тогава е част от линията Любимец – Белово на Източната железница. Един от най-активните ѝ дарители по онова време е пловдивският индустриалец Павел Калпакчиев, който има тухларска фабрика в града. Той безвъзмездно доставя тухлите за разширението, което приключва през 1912 г. Но само с това не се изчерпва дарителската му дейност. Калпакчиев, който е участник в Илинденско-Преображенското въстание през 1903 г., построява бетонния мост над железопътната линия в Града на тепетата, подпомага финансово изграждането на църквата „Света Троица“, както и голяма част от емблематичните сгради са строени с негови материали. Умира в Пловдив през 1929 г.

Днес гаровото приемно здание е паметник на културата, а фасадата му е в стил сецесион, който е рожба на австрийски и немски художници от края на 19 век. Изкуствоведите го разглеждат като синоним на стила ар нуво и модерн. Характерните

му черти са декоративността, където орнаментът придобива изключително значение, а линията има определяща роля. Формата често се изгражда плоскостно. В монументалната архитектура витражът отново става популярен и на голяма почит. Сецесионът черпи вдъхновение от източното изкуство, особено от японската гравюра, както и от средновековното изкуство и фолклор. Най-често използваните материали са стъклото, което дава възможност за създаването на зимни градини. Стоманобетонът се полага в леко закръглените сводове на аркадите, вратите и прозорците. Желязото измества камъка от балконите и ги обгражда с извити ажурни парапети. За интериора на сецесиона са характерни еднотонните гами от кадифени плътни, тъмни цветове.

Роден през 1857 г. във Флоренция, проф. Мариано Пернигони пристига от Италия в България след Освобождението, по покана на Католическата църква, най-вероятно за изграждането на католическите колежи у нас. Проектира мъжкия католически колеж „Св. Августин“ в района на Сточна гара, чието здание днес е ректоратът на пловдивският университет „Па-

исий Хилендарски”, но поради войната строителството приключва чак през 1920 г. Хотел „Молле”, който в продължение на 40 години е най-представителният ресторант в Пловдив е също негово творение. Там е монтиран първият асансьор в града, а през 1921 г. Вазов е честван за юбилея си.

Приемната сграда на гарата е проектирана по принципа на симетрията, с три ризалита и с барокова, богато орнаментирана фасада. Конструкцията е носеща с тухлени стени. Подовите - са „пруски свод“. Северната фасада е главна и гледа към предгаровия площад. Пред южната фасада на перона, на първи коловоз, е изграден навес, вероятно непосредствено след построяването на приемното здание. Тай преди реставрацията е със съхранена оригинална носеща конструкция, но с подменено покривно покритие, водосточни тръби и е закрит отдолу с окачен таван тип „Хънтър – Дъглас“. Концепцията за днешното обновяване на фасадите преди всичко е включила идеята за запазването ѝ в оригиналния вид. Всички елементи са реставрирани на място. Това обхваща: разкриване на автентичната повърхност от многобройни наслоявания; консолидация на структурата на оригиналния материал; оглед и оценка на връзката с основата; реконструкция на изцяло липсващи елементи със сходен по характер материал; експониране чрез нанасяне на трайно защитно покритие, съобразено с цветовото решение, изготвено според автентичния цвят.

След извършеното архитектурно заснемане и по задание на възложителя е изготвен про-

ект за адаптация на сградата.

Идеята на един от концесионерите Миролуб Столарски беше възстановяването максимално да се доближи до автентичните функции и визия на сградата. Прочутата царска чакалня, която години наред е била превърната в склад и почти съсипана, също е възстановена, така както е била замислена и оставена от проф. Пернигони. Тя ще се отвори за посещения. Диваните и креслата са реплики на старите мебели, както и таблата в гарата. На красивите витражи също също е вдъхнат втори живот.

Нов тризвезден хотел ще включва комплексът, който концесионерът е поел да изгради. По предварителните проекти той е от т.нар. гаров тип, с по-малки, около 111 стаи. Ще е разположен на мястото на предишното митническо и колетно бюро. Предвижда се и издигане на многофункционална сграда от лявата страна, където е бившата

транспортна болница. Според изискванията на подробния градоустройствен план тя ще е на 5 до 6 етажа с офиси, търговска част и голяма зала за провеждане на представителни събития за около 1000 души. Но ще бъде построена едва, когато НК „Железопътна инфраструктура“ изгради тунела, който ще минава под гарата, за да прекарва трафика от едната до другата страна на коловозите.

Друга идея на концесионера, който е и собственик на софийската автобусна фирма „Карат-С“, е пространството в близост, определено за паркиране на автобуси да се превърне в международна автогара, тъй като в момента те спират или пред хотел „Тримонциум“, или на отсрещната автогара „Юг“ за вътрешни превози.

След изтичане на концесията през 2050 г. за държавата, респективно НКЖИ, ще останат гарата, автогарата, хотелът и сградата с офиси.



ГАРИТЕ СА ЛИЦЕТО НА ЖЕЛЕЗНИЦАТА



От стр. 1

нужни 11 млн. лв. Средствата ще бъдат използвани и за изграждането на напълно нова инженерна инфраструктура, със съответните телекомуникации, както и за обновяване на пероните и околното пространство, нещо което град като Стара Загора заслужава и очаква с нетърпение, каза министърът.

Той добави, че в рамките на проекта ще бъде модернизирана и гарата в Нова Загора. Посочи, че напълно ще се обновят и други жп гари като Искър, Казичене, Подуяне и Карнобат. Старозагорският гаров комплекс изцяло ще се реновира, за да придобие съвременен облик, отговарящ на изискванията за енергийна ефективност и конструктивна

осигуреност. Предстои пълна подмяна на дограмата, на облицовките, мазилките и покритията. Сградата ще бъде пожарно безопасна и инсталационно осигурена. Предвижда се подмяна на водопроводната и канализационна система, както и въвеждане на системи за видеонаблюдение и контрол на достъп. Ще се създадат условия за изграждане на комфортна среда за пътници, обслужващ персонал и наематели в територията около сградата, чрез монтиране на елементи на градско озавещане. До всички нива ще бъде осигурен достъп на лица с намалена подвижност

„Инфраструктурата се модернизира с огромни финансови ресурси, част от европейската солидарност. Само до момента, в програмните периоди, които са реализирани или са в процес на реализация, са вложени в инфраструктура около 6 милиарда лева“, отчете министър Желязков. По думите му, за следващия програмен период парите няма да бъдат по-малко. Всичко това е с

цел развитието в Европа на бърз, екологичен транспорт – такъв, какъвто всъщност е железопътният, добави той.

По време на представянето на проекта, кметът на Стара Загора Живко Тодоров заяви, че реконструкцията на гарата в града е наложителна. „Радвам се, че вече сме на финалната права, за да можем да обновим тази емблематична за Стара Загора сграда и така посетителите на града и неговите жители

ще може да ползваме едно добро съоръжение“, добави той. Защото състоянието на инфраструктурата на гарите има голямо значение за имиджа на целия железопътен транспорт тъй като те са неговото лице. Много важно е подобряване на организацията на обслужването в гарите, както и създаването на необходимите удобства и комфорт на пътниците за повишаване на привлекателността на железницата.



КАК ЩЕ ИЗЛЕЗЕ ОТ СТУПОР ПРОИЗВОДСТВОТО НА ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА

Като критичен, но конструктивен може да бъде определен тонът, който преобладаваше по време на дискусиата „Цифровизацията на железопътния транспорт в България“. Както вече съобщихме в бр. 28 на в. „Железничар“, тя бе иницирана от Асоциацията по железопътна сигнализация, автоматика, комуникация и индустрия (RASITA) и клъстер „Зелен транспорт“ (КЗТ). От позицията на специалисти, които пледират за по-тясната обвързаност между производство, управление на железопътната система, европейско и национално финансиране участниците във форума направиха интересни предложения, свързани с някои слабости у нас, които спъват иновационните решения и по-специално цифровизацията, зависеща от различни практически и организационни компоненти.

Доста проблеми в това отношение постави презентацията на доц. д-р Венцислав Трифонов от Техническия университет в София, който най-напред се спря върху въпроса какво е необходимо, за да има ефективно производство на осигурителна техника. Според него основните компоненти са четири: клиент с предвидима политика, кадри за производства, кадри за поддържането ѝ, дългогодишна финансова програма. Но настоящето състояние не е особено розово. Защото най-напред е унищожена традицията в производството на български системи за осигурителна техника. Чувства се остра

липса на необходимите кадри. Подценено е образованието по тази специалност и то все повече става със затихващи функции. Отсъства и стратегия какво трябва да се произвежда в областта на осигурителната техника. В същото време съществуващите технологии са остарели, непривлекателни и много малко остават специалистите, които могат да ги поддържат. По тревожното обаче е, че новите решения на чужди компании, които се очаква да се внедряват ще отнемат национални бюджетни средства за производството на собствена осигурителна техника.

По думите на доц. Трифонов е необходимо да се приеме дългосрочна национална програма, свързана с тази проблематика. Но за да може бизнесът устойчиво да планира е необходимо гарантирано държавно финансиране на програмата и националното производство, чрез правила и пазарно ориентирани тръжни процедури в отрасъла по железопътните направления.

В момента на родният пазар има шест фирми с потенциал за производство на различни типове изделия за осигурителна техника, коментира, доц. Трифонов. В същото време старата изисква да се произведат нови устройства, за да се предотврати негативното отражение върху превозния процес. И въпреки че налице е еврофинансиране за европейските коридори, няма правила за трансфер на технологии.

Паралелно възниква възможност за китайски инвестиции, но с непредвидим ефект върху националното производство. Така че освен създаването на единна национална програма е необходимо да се развият тестови отсечки, по които да се изпробват производствените системи в условията на реална експлоатация. И това трябва да бъдат най-малко 4 гари и 50 километра жп мрежа. Належачо е и приемането на тестови правила на новото оборудване при реално движение на влаковете, които ще осигурят бързо инсталиране и провеждане на тестови процедури, смята Венцислав Трифонов. И добавя, че във връзка с безопасността на превозите в тестови режим трябва да се провежда автоматизиран контрол на изделията. Не пропуска да отбележи и необходимостта от разпределено или централизирано управление на релейните или компютърни системи. При тях е задължително да се дефинира техническа спецификация за „компютърна централизация за малки гари“, както и дистанционен контрол, наблюдение и поддържане. В тази връзка беше подчертано, че компютърната централизация се произвежда и сертифицира от 3 до 5 години.

Още по-тревожно е, че у нас няма система, която да предотвратява превишаването на скоростта между гарите. Като най-пресни примери доц. Трифонов посочи катастрофите в Калояновец и Хитрино. Другото, което е

обезпокоително е перспективата през следващите 10 години страната ни, поради липса на възможности, да не бъде покрита с GSM-R и ETCS – 2. Голяма част и от подвижния ѝ състав не е оборудван с ETCS. Затова задължително е въвеждането на обективна национална система за контрол на скоростта и налагане на глоби на операторите, които не я спазват.

Наред с необходимостта от производството на различни усъвършенствани съвременни технически средства, като броячи на оси, датчици, релсови вериги и други, Венцислав Трифонов акцентира върху усъвършенстването на прелазните устройства, което също включва разработването на система за обективно информироване на машиниста за състоянието им в реално време. Обърна и сериозно внимание на приемането на стратегия каква диспечерска система ще се използва у нас. Това изисква, както изготвянето на нови нормативни документи, така и национален план до 2030 г. за диспечерското управление на жп движението. В този ред на мисли беше изтъкната необходимостта от единна комуникационна мрежа. Тя предполага изграждането на пълна оптична свързаност по всички жп линии. Дефиниране на системни изисквания за решения, а не спецификации за оборудване в тръжните процедури, както и провеждането им по съответните направления. Изисква развиване на единна

IP базирана стратегия за железопътни комуникации, а също и на платформа с отворен достъп за разработване на услуги за управление на движението. „Необходимо е да се преработят нормативните документи, така че да гарантират възможността за реализиране на нови типове системи, адекватни на съвременните технологични решения в IT сферата – каза доц. Трифонов. - Да се приемат и съвременни правила за работа в гарите, така че да се гарантира развитие на диспечерските системи. Това обхваща нови изисквания за движение между гарите, така че да се даде възможност за контрол на скоростта на влаковете, чрез внедряване на ETCS системи“.

Според него за осъществяването на предложението е нужна ясна програма, с точно дефинирани срокове какво ще поръчва НКЖИ и публична 15-годишна финансова рамка как ще се харчат средствата. Венцислав Трифонов защити тезата за създаването на работна група с представители на производителите, ресорното министерство и инфраструктурната компания за планиране на средствата по европейските коридори. Колкото до бизнеса, той трябва да определя какво ще се произвежда у нас и заедно с експертите на НКЖИ да разработи модерна техническа спецификация за новите изделия, които ще се внедряват.

Страниците подготви
Мая Димитрова



НИКУЛДЕН

е сърдит, той пуска силни ветрове, разлюлява морето и потопява корабите и лодките. Ето защо нашият народ казва, че на Никулден всички гемии спират да се движат, за да се отдаде нужната почит към светеца-покровител.

У нас по традиция на Никулден рибарите приключват с есенно-зимния риболов. Последният улов се принася в жертва на светеца. Мореплавателите и рибарите и техните семейства участват в тържествената църковна литургия, след което устройват общи празнични трапези, посветени на св. Никола.

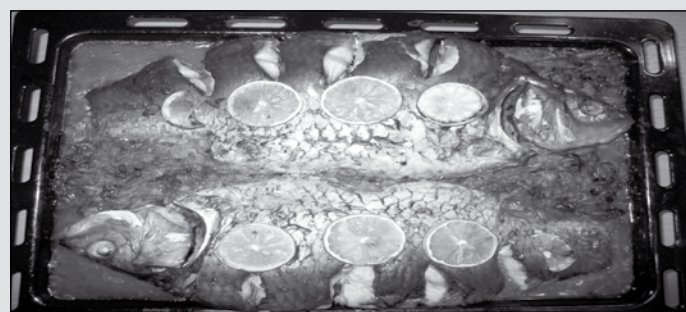
Всяка българска къща му посвещава курбан, задължително рибен. По традиция рибата е шаран. Кръстецът - костица от главата на шарана, се зашива в шапките на децата, за да ги предпази от уроки и „зли очи“. При при-

готвянето на традиционното рибно ястие, се внимава да не паднат люспи от рибата на земята - на лошо е.

Освен рибник, за никулденската празнична трапеза жените приготвят специални обредни колаци, познати с названията „богов хляб“, „боговица“, „никулденски кравай“, „свинец“. Често хлябовете се украсяват пластично, като върху тях от тестото се моделират образът на светеца или неговият кораб. Преди да започне тържественото угощение рибникът и погачата се прикадват от най-възрастния представител на семейството и рода. Част от обредната храна се раздава из махалата за здраве и за да „пази свети Никола моряците и рибарите от бедни и корабокрушения“.

На Никулден празнуват: **Никола, Николай, Николина, Ненка, Нина.**

Никулденски шаран



Необходими продукти:

1 шаран
100 г пресни печурки
7-8 с. л. олио
1 глава лук
50 г бекон
100 г кашкавал
1 яйце
1 ч. ч. бяло вино
2-3 домата
1 лимон
1 връзка магданоз
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Шарана се почиства от люспите и вътрешността, след което се измива. Разрязваме го откъм гърба покрай гръбната кост. Рибата се разтваря, като коремът ѝ остава цял. По този начин шарана събира повече пълнка. След като отделим 2-те части на рибата тя се подсолва отвътре и отвън и я оставяме за 1 час в хладилника.

През това време почистваме и измиваме гъбите, след което се нарязват на филийки.

Задушават се в 5-6 с. л. олио за 4-5 мин. заедно с нарязания на ситно лук и бекон, който е нарязан на малки кубчета. След това прибавяме кашкавала настърган на ситно ренде, наситнения магданоз, разбитото яйце, солта и черния пипер. Когато пълнката е готова, изваждаме рибата от хладилника. Вече готовата пълнка се изсипва в едната половина на шарана. След слагането на пълнката се изсипва сока на половината от лимона. С втората половина на шарана само захлупваме. Не е нужно да се забжда или заципват двете половини.

Когато е готова рибата, тя се слага внимателно в намазана с малко олио тавичка, около рибата прибавяме нарязаните на шайба домати и поливаме с мазнината и бялото вино. Тавата се закрива с фолио. Рибата се пече за 30-40 мин. в предварително загрята до 200 градуса фурна. Преди сервиране се украсява с останалата част от лимона.

РИБАТА - ЗДРАВЕ ВЪВ ВСЯКА ПОРЦИЯ

Ядете ли достатъчно често риба? Ако се сещате да сготвите риба само за Никулден, значи не знаете достатъчно за огромната полза, която бихте имали от редовното хранене с риба.

Доказано е, че народите, които имат високо ниво на консумация на риба страдат много по-малко от сърдечносъдови заболявания в сравнение с останалите.

Всички знаем препоръката, че веднъж седмично в менюто ни трябва да присъства риба. Средно на ден трябва да ядем по 30-40 грама риба, за да си добавяме необходимите полезни съставки.

Основно рибата е източник на ценни белтъци, които са почти същите като тези на животинското месо. Разликата е в това, че рибата съдържа по-малко съединителна тъкан и се усвоява много по-лесно от организма. Затова рибата е сравнително лека храна, която е незаменима част от менюто на спортистите, на жените, които поддържат стройна фигурата си, на децата и на възрастните хора.

Рибата е по-богата на калций и фосфор от месото и затова е изключително полезна за подрастващите и за хора,



които имат проблеми с костите. Тя съдържа обилно количество витамини В1, В2, В12, А, Д, Е и се отразява благотворно върху цялостното състояние на човешкия организъм.

Рибата е перфектната комбинация от нисък процент мазнини и висок процент белтъчини. В зависимост от вида на рибата, възрастта ѝ и сезона, в който е уловена, процентът масленост при нея варира от 0.5% до 35%.

Сред рибите с най-ниска масленост (до 5%) са калкан, кефал, толстолоб, хек, бяла риба, лефер, попчета, сафрид, пъстърва, мерлуза, треска. Малко по-мазни, но не прекалено (5-10%) са шаранът и акулата. Сред най-мазните риби са сьомгата, риба тон, скумрия, сардина.

Рибата съдържа така по-

лезните за организма омега-3 мастни киселини, които влияят незаменяемо върху човешкото сърце и балансират сърдечната честота. Морските риби освен всичко останало съдържат йод и са много полезни за хора, които имат проблеми с щитовидната жлеза.

Кулинарното изкуство е напреднало толкова много, че в днешно време човек не може да не открие своя любим вкус риба. Печена, варена, пържена, задушена, панирана, пълнена, морска, сладководна, филе, коремче, цяла, дребна, едра, тлъста, постна... Вариантите на видове риба и начините на приготвянето ѝ могат да бъдат безброй.

Наслаждавайте се на вкуса ѝ и преглъщайте по хапка здраве всеки път, когато ядете риба!

ПЕЧЕНА ЦИПУРА С КАРТОФИ

Необходими продукти:

1 по-едра ципура (над 500 г) или 2 от 300-400 г
3-4 едри картофа, нарязани на кръгчета
марината от розмарин, лимонови кори, едрозърнеста горчица, изцеден лимон и зехтин
майорана, 3-4 скилидки чесън, 3-4 едри черни маслини.

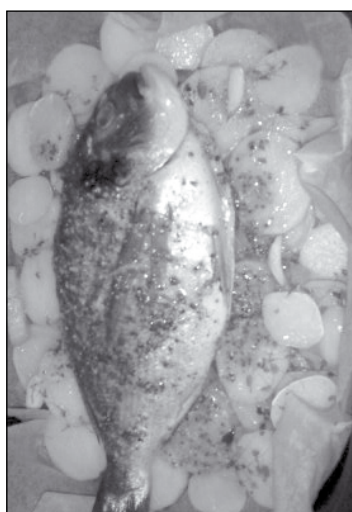
Начин на приготвяне:

На изчистената риба се правят нарязи с дълбочина 0.5 до

1 см с остър нож и се намазва обилно с марината. Остава така поне един час, може и цяла нощ в хладилника.

В съвсем леко намазана тавичка се нареждат картофите на един ред, подправят се с майораната и се запичат на силен огън за 15 мин.

Върху картофите се слага рибата, добавят се смачканите скилидки чесън, маслините и сол на вкус. Пече се още 20 мин. на 200 градуса, докато се изпече рибата.



Мераклийска рибена чорба

Необходими продукти:

2 глави и две опашки от шаран или сьомга
1/2 зелена и 1/2 червена пиперка
1 морков
1 картоф
1 стрък целина
1 глава лук
1/2 връзка магданоз
корени от магданоз
4-5 стръка девисил
сол
черен пипер
дафинов лист
2-3 зърна бахар
50 мл олио
2 с. л. червен пипер

Начин на приготвяне:

Главите се сваряват във вода, колкото да ги покрие.

Слага се сол, зърна бахар и черен пипер, дафинов лист. Когато са готови се изваждат, бульонът се прецежда, а самите глави се обезкостяват. Месото им се добавя в края на варенето към останалите продукти.

Всички зеленуци и корените от магданоза се нарязват на ситно, запържват се за кратко в част от олиото и към тях се добавя рибният бульон. Варят се докато омекнат. Добавя се и почистеното от кости месо. Супата се подправя с накълцаните на ситно девисил и магданоз и се сваля от огъня. Прави се запръжка от останалото олио и червения пипер. Накрая се подкиселява с лимон.



8 неща от ежедневието, които вършите погрешно



Рутините ни са доста скучни, нали? Извършваме толкова много дребни неща всеки ден, че въобще не се замисляме дали съществува правилен или погрешен начин за това.

Като например...

Използването на твърде много сапун под душа

Кожата ни става все по-суха с напредъка на годините.

Сапунът е стипчив и това само влошава нещата. Опитвайте се да използвате минимално количество от него и то най-вече върху по-важните части на тялото – например сгъвките на тялото ви. Сапунената вода, която се стича по останалите ви части, е напълно достатъчна.

Работите, без да планирате необходимите почивки

Всеки е най-продуктивен в определен период от деня. В рамките на тези часове се концентрираме най-лесно, чувстваме се будни и вдъхновени. В резултат на това постигаме високи резултати. Проблемът е, че не всеки от нас се старее да открие в кои точно часове е продуктивен, нито пък се възползваме от тях максимално.

Ако се чувствате мотивирани и фокусирани от 11 до 13 часа, починете си в 12. Планирайте почивките си така, че да не пречат на продуктивността ви.

Да отговаряте на WhatsApp съобщението на шефа ви

Важно е да поставят ясни граници между личния и професионалния ви живот. Психолози твърдят, че не трябва да обсъждаме работни проблеми или да пренасяме колегиалните взаимоотношения в чат приложения като WhatsApp. Защо? За повечето от нас подобни програми са място за лична комуникация.

Пък и ако използвате WhatsApp за чат с шефовете си, те могат да виждат кога сте

получили и прочели дадено съобщение, но сте го игнорирали.

Добавяне на олио към спагетите

Мит е, че добавянето на олио към спагетите им пречи да залепват. Единственото нещо, което постигате с това е, че сосът се стича по-лесно по тях. За да сготвите перфектната паста, просто използвайте правилното количество вода. 1 литър на 100 грама спагети.

Изсушаване на ръцете с хартиени кърпи

Замисляли ли сте се някога колко много хартия използваме, за да подсушим ръцете си в обществените тоалетни? Милиони килограми. Има едно простичко нещо, което всички ние можем да направим, за да спасим нашата планета. Просто изтръскайте ръцете хубаво, преди да хванете хартиената кърпа. Може и да ви се струва очевидно, но това определено ще допринесе за спасението на света.

Дишане с гръдния кош

Концентрирайте се върху дишане с диафрагмата, не с гръдния кош. Правилното насищане с кислород оказ-

ва позитивни ефекти върху нервната система, намалява кръвното налягане, редуцира възпаленията и болките и подобрява цялостно здравето. Не на последно място – бори се със стреса.

Миенето на зъби с хоризонтални движения на четката

Това, наред с неизползването на конец, са двете най-чести и сериозни грешки при миенето на зъби. Вместо това прилагайте вертикални движения – от венците към върха на зъба.

Не на последно място – миенето на зъбите трябва да продължава 2-3 минути. За съжаление повечето от нас не се съобразяват с това простичко правило.

Да се упражняваме без подходяща замявка

Не забравяйте – прекалено тежките тренировки и пропускането на замяването (както и кратките почивки) вредят на тялото ви.

Загрявайте, увеличавайте физическото натоварване постепенно и се разтягайте в края на тренировката, ако искате да избегнете наранявания.

6 железни правила на английската учтивост, които всеки може да възприеме

Антропологът Кейт Фокс е истинска англичанка. В книгата си *Watching the English: The Hidden Rules of English Behaviour* (Скритите правила на английското поведение), тя описва английското общество отвътре.

Нека видим някои от неписаните закони за жителите на Острова.

Правило на извиненията

Кейт провежда забавен експеримент: тя „случайно“ се блъска в минавачите, за да види дали те ще се извинят. В повечето случаи го правят.

Англичаните казват „Извинете!“ за всеки случаен допир, дори да не е по тяхна вина. Това не означава, че те обвиняват себе си в ситуацията. Това е рефлекс, научен още в детството.

Англичаните се извиняват за всяко нарушение на личното пространство на другите: „Извинете, свободно ли е мястото?“,

„Извинявам се, но изглежда сте седнали върху палтото ми.“ Неслучайно имат репутацията на най-учтивата нация в света.

Правилото на опашките

Всяка опашка в Англия е равна редица от хора, които спазват дистанция. Ако някой внезапно се опита да се предреди, англичаните не го порицават. Те просто повдигат вежди или презрително свиват рамене. „Никакви публични сцени“ – това е едно от железните правила на англичаните. Въпросният човек вече достатъчно е накарнал достойнството си – да, спечелил е няколко минути, но дали си струва унижението?

Правилото на несериозността

Англичаните говорят за себе си и за успехите си с лека ирония. Още от детството те се учат да се възприемат твърде насериозно. Човек, който е преизпълнен със самонадеяност и не спира да говори с гордост за постиженията си може да получи само присмех.

Англичаните не обичат да отегчават събеседника си с приказки за себе си. Вместо да се опитват да впечатлят, разкривайки талантите си, те ще изчакат, докато събеседникът не прояви искрен интерес.

Правилото на скромността

Англичаните са не по-малко амбициозни от останалите, но за разлика от други, за тях е срамно да се хвалят. Не е

обичайно да се демонстрира статус: нито с дрехите, нито с автомобилите, нито по какъвто и да било показан начин.

Правилото на познството

Англичаните ревностно зачитат правото на лична неприкосновеност. „Ние никога не си врем носовете в чуждите работи“, казват те гордо. Затова е по-добре да не ги питате неща, свързани с работата, семейното положение или децата им, освен ако първи не заговорят за тях. Това се възприема като грубост, както се възприема и всеки разговор за пари, заплати и подобни.

Правилото да говориш за времето

За какво тогава да говориш, след като толкова теми са табу? Англичаните са превърнали неангажиращия диалог в изкуство: кратки разговори по неутрални теми. И тези разговори не са някаква формална глупост, а общоприет начин да покажеш добронамереност. Не е нужно да поддържате неловко мълчание, ако се возите със съседите си в асансьора. Винаги можете да размените няколко думи за времето.

Въпреки че англичаните са скромни, те правят на събеседниците си множество комплименти. Това не е ласкателство за тях, а най-обикновена учтивост. Типичната английска учтивост.

Откриха нов начин за разпознаване на лъжата

Учени от университета в Гранада заявиха, че челото става по-топло, ако човек се опита да измами събеседника си, а носът е студен.

Поради охлаждането носът също така намалява размера си. Технологията се нарича „обратен ефект на Пинокио“. Името е в чест на приказния герой, чийто нос пораста, когато той лъже.

Авторите на изследването заявяват, че носът изстудява с 1,2 градуса, ако човек казва лъжа. Този процес може да бъде установен със специално оборудване, което улавя инфрачервена радиация. Също така подобни устройства показват, че с

около 1,5 градуса челото на лъжеца става по-топло.

Разработката е тествана на 60 студенти. Участниците в експеримента са били помолени да отговорят на серия от въпроси. Всеки от доброволците е разказвал по телефона за няколко минути на приятелите си лъжлива информация. Експертите са измерили температурата на лицата на участниците. Индикаторите на „термичния детектор за лъжа“ са показали с 10% по-точни резултати от конвенционалния полиграф. Вълнението на човека, опитващ се да измами събеседника си, е посочено като главната причина, поради която носът става по-студен.





ВЛАКОВЕ С... ОФИСИ

В Холандия измислиха влакове със споделени работни зони, в които пасажерите да отмятат бизнесзадачи докато пътуват за офиса или в командировка

Специалисти на държавния пътнически оператор на Холандия NS са разработили концептуален проект (концепт) за нов тип пътнически състав с вагони с т.нар. коуъркинг зони*. Това са споделени работни пространства, наподобяващи офис помещения. В тях бизнес пътниците имат възможност да се разположат комфортно и да отмятат различни делови задачи. Било на лаптопа си, чрез физическа документация или в специални зали за съвещания. Иновацията беше представена наскоро в рамките на седмицата на дизайна Dutch Design Week в холандския град Айндховен.

Тя е насочена към огромния брой хора в Европа, които ежедневно ползват жп транспорта, за да се доберат до офиса си. Както и към друга, никак не

малка част пътници, които упражняват свободни професии или имат свободата да работят дистанционно – от кафенета с интернет или други обществени места.

С помощта на тези жп състави авторите на идеята искат да разтоварят препълнените в пиковите делнични часове стандартни пътнически вагони, в които сега се возят всички. В композициите с коуъркинг вагони много от деловите пасажери ще могат да започват своя официален работен ден още преди да са достигнали до офисите си. В тях ще им се предложи да работят удобно в обстановка, максимално близка до офисната. Логиката на създателите на проекта е, че иновацията би позволила на много от пасажерите да

тръгват за работа по-късно и/или да напускат службата и поемат към дома по-рано. Това ще доведе до преразпределение на пътническия поток в най-натовареното сутрешно и вечерно време. А ползите ще са както за холандските държавни железници, така и за техните клиенти.

Дизайнерската концепция предвижда коуъркинг вагоните да са оборудвани с меки седалки с работни маси и прегради помежду им, с високи работни плотове край прозорците, където пасажерите ще могат да работят и правостоящи. Предвиждат се и малки конферентни зали. В последните пътниците ще имат възможност да общуват по мобилните си телефони, да водят конферентни разговори или провеждат делови срещи, дори съвещания.

От холандския пътнически жп оператор планират да започнат частично да реализират иновативния проект още през 2021 г. Тогава най-добрите идеи на жп дизайнерите ще намерят приложение във вагоните на някои от няколкото десетки нови пътнически състави, които NS са поръчали и ще влязат в експлоатация същата година. Междувременно усъвършенстването на интериора на коуъркинг вагоните ще продължава.

Холандия не е единствената европейска страна, където се разработват многофункционални влакове. В германската провинция Бавария, например

през 2019 г. се предвижда да бъде пуснат перспективен пътнически състав със спортни зали и специални индивидуални работни офиси на борда.

Ивайло ПАШОВ

* Коуъркинг пространство е споделено работно пространство с работни места, най-често офисни, които се

използват краткосрочно от хора, които може да не са част от една и съща организация. Обикновено споделените работни пространства са предназначени за тези, които работят от вкъщи, самостоятелни професионалисти или специалисти, чиято работа е свързана с чести и продължителни пътувания - Бел. авт.



Иновацията на NS дава възможност на пасажерите да пътуват в по-удобно за тях време, извън пиковите часове



Обстановката във вагоните с коуъркинг зони ще бъде максимално близка до офисната



Концепцията предвижда в споделените работни пространства да има мека мебел, работни плотове за правостоящи и конферентни зали

Интериорът на коуъркинг вагоните на NS ще търпи развитие през следващите години

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница – 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

